

Intention - Tension - Résolution

La gare de Stade de France pour le Grand Paris Express

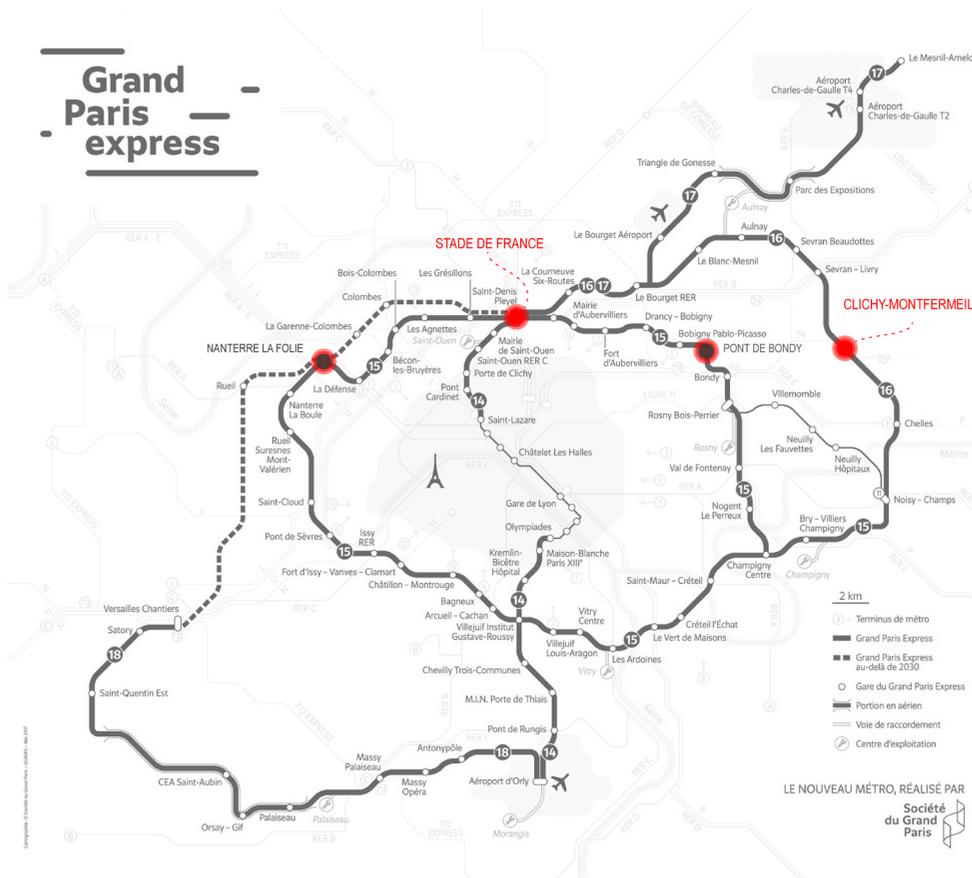
Conférence à la Maison de l'architecture le 06/09/2017
Anna Maria Bordas et Miquel Peiro



Pierre-Emmanuel Bécherand :

Après les interventions de Benedetta Tagliabue sur la gare Clichy-Monfermeil, réalisée par EMBT et bordas+peiro, et l'intervention d'Aldric Beckmann sur la gare d'Aulnay, réalisée par Beckmann'n'Thépé, on va terminer cette conférence avec Anna Maria Bordas et Miquel Peiro qui ont fondé leur agence en 2011. Une agence qui dès le départ avait l'ambition de marier les sujets d'ingénierie et d'architecture, donc avec les gares, on est vraiment dans ce sujet. Vous avez obtenu de nombreuses récompenses, dont le prix Europe 40 under 40 en 2014, d'autres prix européens dont un Prix urbain pour un projet que vous avez réalisé à Valence. Vous avez concouru sur plusieurs compétitions où la qualité de vos projets a été soulignée, notamment pour Réinventer Paris, mais aussi le concours international pour la restructuration de la gare centrale de Riga, où vous avez reçu une mention d'honneur en 2017.

Je vous laisse la parole pour la gare de Stade de France.



Anna Maria Bordas & Miquel Peiro:

AMB : Bonsoir à tous, merci d'être venus nombreux nous écouter. Cela nous fait très plaisir d'être là pour vous présenter ce travail qu'on mène aux côtés de la Société du Grand Paris. Ces projets sont des projets d'infrastructure mais sont aussi les projets d'hommes. Ce sont les projets qui rythment notre vie : nous avons grandi avec ces projets. Benedetta [Tagliabue] vous parlait de ce moment déclencheur du dossier de candidature pour la gare de Clichy-Montfermeil, en 2012 où tout a commencé, de cette gare que nous avons remportée ensemble en 2014 et sur laquelle l'on travaille depuis 3 ans. Ce projet doit nous accompagner jusqu'en 2024. La gare de Stade de France c'est un nouveau projet qui nous accompagne depuis l'année dernière et va le faire pendant encore une dizaine d'années.

Cette première image est la carte du Grand Paris Express avec les projets sur lesquels on a travaillé. Le projet de Clichy-Montfermeil avec Benedetta, le projet de la gare de Stade de France qu'on a gagné l'année dernière, le projet de la gare de Nanterre la Folie que nous avons réalisé avec Cruz y Ortiz et celui de la gare de Pont de Bondy que nous avons fait avec Mangado et Proap. Ces deux derniers projets sont restés au stade de l'esquisse, puisque nous avons été retenus à concourir en dialogue compétitif pour la Maîtrise d'œuvre Architecturale de Gare Emblématique contre 4 autres architectes pour chacune mais n'avons finalement pas remporté le projet.



Stade de France - 2016-2025
bordas+peiro



Clichy-Montfermeil - 2014-2024
EMBT et bordas+peiro



Pont de Bondy - Concours 2016
Mangado et bordas+peiro



Nanterre la folie - Concours 2015
Cruz y Ortis et bordas+peiro

Le projet de Clichy-Montfermeil vient d'être magnifiquement expliqué par Benedetta et nous n'y reviendrons pas excepté pour faire le lien entre le travail sur la gare de Stade de France et les différents invariants qui concernent notre travail. Ces invariants vont nous amener aussi à parler du travail sur Nanterre la Folie et Pont de Bondy.

L'objet principal de cette présentation reste la gare du Stade de France qu'on a remportée l'année dernière. Nous sommes l'architecte responsable de la gare au sein du groupement Koruseo. Koruseo est le groupement de maîtrise d'œuvre que nous avons formé, avec 3 ingénieries et 6 agences d'architecture, pour réaliser toute l'infrastructure de la ligne 15 Est, de la gare de Stade de France jusqu'à la gare de Champigny. Je salue d'ici nos collègues d'Egis, Tractebel et Ingérop qui sont aujourd'hui présents et avec qui on travaille tous les jours pour que ce projet soit une réussite.

Avant de démarrer, une très petite introduction sur qui nous sommes, même si Pierre-Emmanuel nous a très bien présentés. Je sais qu'il y a beaucoup d'entre vous qui ne nous connaissent pas encore. Bordas+peiro est une très jeune structure. On est la plus jeune agence en charge d'une des gares du Grand Paris Express. Miquel et moi avons créé notre agence en 2011. C'est une structure qui grandit encore et qui est composée aujourd'hui d'une dizaine de personnes. Nous nous attachons à constituer une équipe pluridisciplinaire et multiculturelle, avec des compétences variées composée par des



architectes, des ingénieurs, des personnes d'origines différentes. C'est cette multiculturalité, cette diversité d'approche qui fait notre richesse. Je salue aussi notre équipe sans qui il serait très difficile d'être là aujourd'hui.

Nous sommes donc des architectes, des ingénieurs, et cette question de l'infrastructure, on va vous en parler tout le long de la conférence, mais je voudrais déjà éclaircir ce que ça signifie d'être à la fois des architectes et des ingénieurs et de mener à bien les deux types de missions. Bordas+peiro réalise des missions d'architecture, où nous faisons l'architecture de bâtiments ou autres projets : nous dessinons le projet, en concevant les espaces, les liens fonctionnels, l'usage, la qualité de la lumière et la définition matérielle. bordas+peiro réalise aussi des missions d'ingénierie structures : sur ces projets-là on va imaginer l'ossature qui accompagne bien le projet d'un architecte (soit le nôtre soit celui d'un autre architecte), on va placer les poutres, voir avec l'architecte s'il y a besoin d'ajouter des poteaux ou d'autres éléments porteurs. On va ensuite calculer les structures, leur donner la bonne dimension, réfléchir aux systèmes porteurs, proposer des solutions techniques, définir des prescriptions.

A part ce travail de pratique professionnelle, Miquel et moi sommes aussi enseignants. Miquel est enseignant titulaire à l'École d'architecture de Rennes. Moi, je le suis à mon tour à l'École de Marseille et j'enseigne aussi à l'École des Ingénieurs de la Ville de